

ここが問題！リニア新幹線

第83号 2021年1月23日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

リニア川崎市内でJR東海が掘削したボーリング調査は41か所(ルート上では7か所)というのが事実なのか疑問

東京外環道の大深度地下シールドトンネル工事で昨年10月、東京・調布市の住宅街で道路陥没事故が起こり、その後3か所の地下に大規模な空洞が見つかりました。さらに今年に入って現場近くでガス漏れが発生して、住民に大きな不安を与えています。事業主の東日本高速道路(NEXCO東日本)は道路陥没や空洞の存在は大深度工事が原因の一部であると認め、周辺の住民に対し被害の実態に応じた補償を行うと約束しました。こうした当面の被害に対する応分の補償でいいのか、今後の被害を考えれば大深度工事を中止すべきだとの声が高まっています。現在中断されている工事について再開するかどうかに対しNEXCO東日本は口を濁らせています。

今回の東京外環道大深度工事による被害は、今後予定されるリニア新幹線の首都圏・中京圏の大深度トンネル工事でも十分に起こりうるという見方が急速に広まっています。

東京外環道と同じ被害がリニア大深度工事で起きるのでは～川崎市議会で質疑

2020年12月4日、12月17日の2回にわたって、川崎市議会本会議の代表質問と一般質問で、日本共産党の石川建二議員が川崎市内16.3キロにわたるリニア新幹線大深度工事について、JR東海がどのような調査を行ったのかについて市のまちづくり局に回答を求め、合わせて事前にルート上の家屋調査を行うよう求めました。

質問(石川市議)『川崎でも東京外環道と同じく大深度法に基づくリニア新幹線の大深度地下トンネルが掘られる。大深度シールド工事については環境アセスメントの段階で住民から不安の声が寄せられている。JR東海の説明は強固な支持基盤よりさらに深い大深度部分を掘るし、数多く実績があるシールド工法で掘るため、地盤沈下の可能性はないということだった。しかし、外環道の道路陥没や空洞の発生はこれまでの説明が成り立たないことを示した。今回の事故を踏まえ、事故原因が明らかにされ納得が得られる対策が講じられるまで川崎でもリニアのシールド工事の着工を始めないようJR東海に求めるべきだ。川崎市内のリニアルート上でJR東海は何か所でボーリング調査を実施したのか。外環道大深度工事では住宅の壁の亀裂や落下、縁石の高低差が生じるなどの被害が報告されている。JR東海にはルート上のすべての住宅の家屋調査を実施するよう市としても指導するよう求める』。

回答(まちづくり局長)『初めにリニア新幹線の大深度トンネル工事について、JR東海は外環道事故に関する様々な情報を集めて工事について周辺環境に影響がないよう注意しながら工事を進めていくと言っている。市としても引き続き十分な安全対策を講じたうえで工事を進めていくよう求めていく。川崎市内のリニア新幹線に関するボーリング調査は、JR東海が実施したのは41か所で、そのうちルート上は7か所、同社が公共機関等から入手したのが71か所、合計で132か所である。家屋調査は「外環道の道路陥没の原因調査が明らかになり、家屋調査を実施する必要があるとなれば行う」とJR東海は説明している。市としても外環道の調査結果に応じて家屋調査を含めJR東海が必要な対策を講じるよう求めていく』。

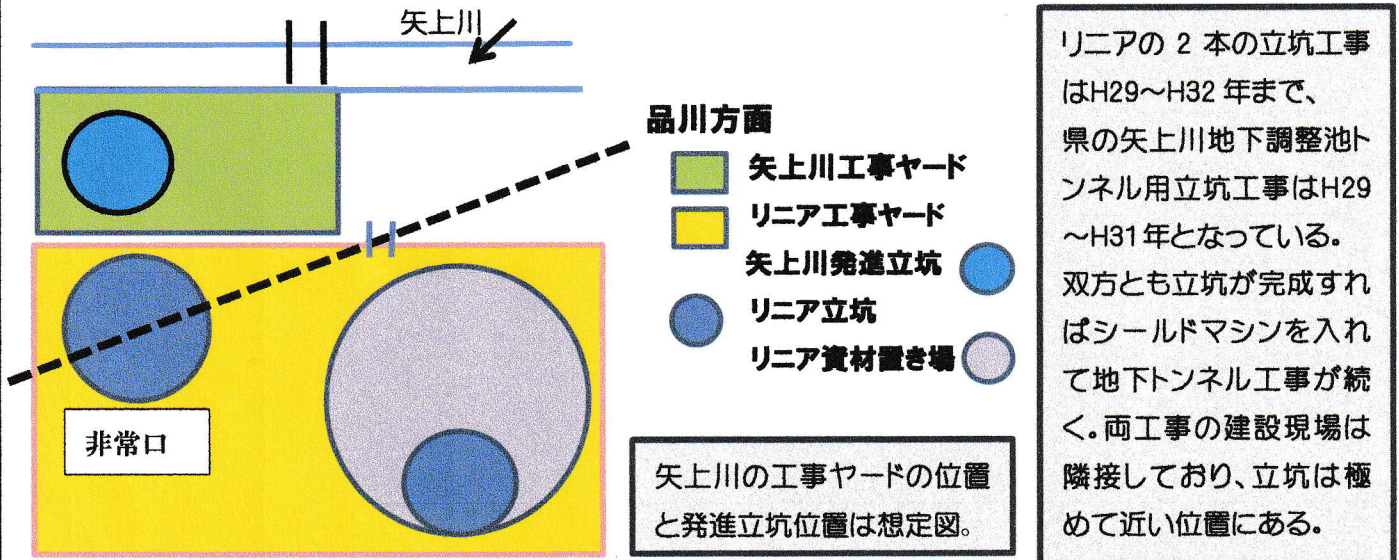
ずさんなボーリング調査が大深度地下工事による道路陥没などの事故を招いた

リニアのボーリング調査をJR東海が41か所で行ったという「実績」は本当とは思えない。ルート上で7か所の調査は少なすぎる。公的機関の調査も大深度地下に達するボーリングではありません。

県の矢上川調整池発進立坑が完成。直近でリニア梶ヶ谷非常口工事。

リニアと調整池トンネルが交差、工事の相互影響が起きる可能性はないのか

神奈川県ホームページによると、宮前区梶ヶ谷で建設が行われていた矢上川調整池のシールドマシン発進立坑が完成したことが明らかになりました。この事業は200億円の予算で、中間立坑と発進立坑を作り、長さ4キロメートルの雨水貯留トンネルを掘るもので、発進立坑からのトンネルとリニア大深度トンネルが間近で交差する予定ですが、東京外環道の大深度工事による陥没事故を見れば、工事の相互影響で地盤の陥没などの事故がないとは言い切れません。私たちは2017年のリニア梶ヶ谷工事説明会でこの問題を取り上げています。以下、当時の報告書の一部を掲載します。



3月7日午後6時から川崎市民プラザでリニア新幹線梶ヶ谷非常口・資材搬入口工事の説明会が行われました。3回目で、開催日が平日の中途半端な時間であったことに加え、場所が交通不便な場所とあって参加住民は100名ほどにとどまり、会場は空席が目立ちました。尻手黒川線の渋滞や工事車両の安全走行、地下水への影響などの問題で約15人が質問しました。しかし、前2回の説明会で住民から要望があった工事の改善点については「状況を見て検討する」、「問題があれば工事現場事務所かJR東海の川崎分室まで問合せを」など、これまで同様の回答を繰り返すだけで、住民からは「これまでどおりの生活をしたいだけ」、「こんな説明会で工事を理解してほしい」と言うのは無理。専門技術のことはわからない。説明会をしたらそれで終わりではなく、きちんと住民の不安に応える説明会にしてほしい」と意見が相次ぎました。

また、新たな問題として県が進める「矢上川地下調整池建設事業」と「リニア新幹線梶ヶ谷非常口建設工事」がJR貨物梶ヶ谷ターミナル構内で同時並行して行われる（リニアが少し先行するが）ことがわかり、騒音・振動・工事車両の増加などにより、周辺住民が長期間二重の被害を被ることが現実化しました。JR東海は「県の工事の詳細は明確でない。具体化してから調整を図る」と答えましたが、先行工事が優先され、住民にとってはリニアよりも切実な調整池建設工事が不利になるのではという不安の声も出されました。川崎市内の工事に対し市長は「大規模事業が同時並行で行われるので、工事車両の走行について事前調整をするよう求める」という意見をJR東海に提出しています。しかも、巨大な立坑建設が近接して行われることで周辺住民が甚大な影響を受けることは確実であり、県とJR東海は工事前に事前調整を行い、共同で住民説明会を開始すべきではないでしょうか。

当日のJR東海の回答～「初めに先の説明会で質問があった県の矢上川貯留管工事について補足して説明する。私どもは神奈川県治水センターと調整を取ってきたが、リニアの大深度トンネルの上を貯留管のトンネルが交差するが、両トンネル間は20メートルの距離があり、工事に支障はないと考える。県の詳細な工事計画が明らかになった段階で必要な情報が公開されるよう協議する」（以上、2017年3月17日の説明会報告）

その後、JR東海は事業間調整を行い、綿密な打ち合わせのもとに工事は同時並行で行われたと説明していますが、その後具体的な工事計画の情報は住民には明らかにされていません。

際限ない川崎市内の新型コロナ感染の拡大、市は重症者の医療体制を強化せよ

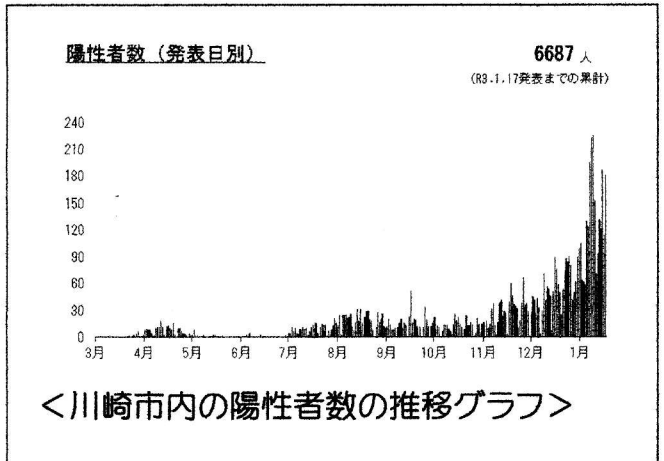
新型コロナウイルスの感染拡大の傾向は昨年11月から世界でも日本でも陽性者数、死者数とも大幅な増加を示しています。国内では、東京都、埼玉県、千葉県そして神奈川県の一都三県で急カーブで陽性者が増えており、神奈川県では千人近い陽性者が発生する日もありうる状況になっています。

川崎市内でも右の陽性者数の推移を見れば分かるように、昨年4月、8月以降の第1波、第2波をはるかに上回る深刻な事態となっています。

1月8日、政府は首都圏一都三県などの都府県に緊急事態宣言を発令し、国民に対し不急不要な外出や飲食店の営業時間の短縮などを呼びかけました。これまでと違って、各地で医療体制の崩壊の兆しが見えており、入院できないうちに感染者が死亡する例も増えています。また、今回の緊急事態宣言は事業者に対する補償措置が不十分であり、「つぶれるよりは営業したほうがまし」として、午後8時以降も営業を続ける飲食店も少なくありません。

<川崎市内の1月上中旬の陽性者数の推移>

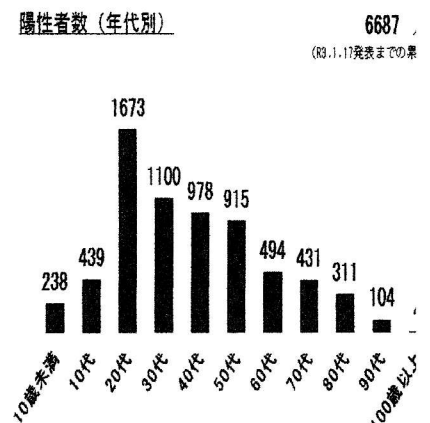
1月/	市内	市外	計	1月/	市内	市外	計
1日	93	12	105	10日	141	13	154
2日	59	5	64	11日	67	4	71
3日	55	7	62	12日	84	9	93
4日	54	4	58	13日	119	13	132
5日	119	11	130	14日	106	16	112
6日	119	10	129	15日	173	14	187
7日	183	12	195	16日	107	8	115
8日	210	13	223	17日	162	19	181
9日	206	20	226	18日	32	7	39



緊張感ない市の新型コロナ対応

8日の緊急事態宣言のあと、福田紀彦市長がビデオで川崎市民に協力を訴えるコメントを発表しました。その趣旨は外出自粛、市の施設の使用制限、イベントの集客制限、テレワークの推進、大学等教育機関の感染防止について市民や企業の協力を呼びかけるものでした。なぜ川崎市内でこれまでにない規模と速さで感染が拡大していることの解析や、陽性者の入院体制、特に重症

者の医療対策について市民に説明する安心情報は一切ありませんでした。1月19日には全国の死者数が100人を超え、重症者数も千人を突破しました。重症者数の確認は新型コロナ医療体制の崩壊につながります。1月18日現在の神奈川県内のコロナ陽性者の病院利用率は90%で、重症者のベッド利用率は96%となっており、医療体制は限界に達しています。川崎市内の陽性者数は6689人、入院者数は161人ですが、宿泊施設療養者数は346人となって病院やホテルの滞在は限界で、自宅療養者が2千人に近づくほどに増えています。医療の手が届かない厳しい状況になっています。（右は1月17日現在の川崎市内の年代別陽性者数）



140万市民の安心と安心をあずかる川崎市長の発言は決意も緊張感もない無責任極まるものです。全国でも財政状況にゆとりある川崎市が、営業制限を余儀なくされている中小業者や個人事業主に対し手厚い財政支援を行うことはもちろんです。そして市民が公費でPCR検査を受けられる体制をつくり、陽性に対する医療態勢の整備を真剣に急ぐことが市長と市に求められています。

ストップ・リニア！訴訟中間判決を不服とする控訴（上訴）の原告数は169名、東京・神奈川連絡会扱いでは14名



昨年12月1日、ストップ・リニア！訴訟の中間判決で東京地裁は原告782名の三分に二にあたる532名の原告適格を否定する不当判決を下しました。原告団事務局は原告適格を外された中から東京高裁に中間判決の取り消しを求める控訴（上訴）を行うため、原告の募集を行ってきました。その結果169名が控訴原告になるとして、弁護団宛に委任状を送りました。

原告団は控訴の手続きは済ませましたが、控訴説明書の提出や原告名簿の提出が1月29日と期限が切られていたため、28日に弁護団が説明書と原告名簿を提出することになりました。

中間判決の内容を読むにつれ、リニアの危険性や南アルプスの自然破壊、物質的な権利の否定など、原告適格を認めない理由があまりにも矛盾に満ちたものであり、その論理に従えば私たちがリニアについて裁判を提起できないということになります。

東京・神奈川連絡会が調整した地裁での原告数は150名近くですが、川崎市民が飲料水を相模川水系に頼っていることを認め、川崎市在住の原告は中間判決で原告適格を認められましたが、その他地域在住の原告は、リニアルートに近い数人を除いて認められませんでした。控訴について14名が原告になるとして、22日までに委任状を弁護団宛に送付しました。

リニア訴訟は249名の原告が東京地裁で、169名の原告が東京高裁で争うこととなります。

片平非常口道路工事説明会は新型コロナ感染で中止に～12月16日、20日

リニア片平非常口建設のため、JR東海は工事車両の道路整備を急いでいます。道路拡張のため片平川富士見橋周辺の住民に転居を迫り、人道橋を作りましたが、住民への説明は行われていません。

昨年の12月16日、20日の両日、JR東海は片平小学校で「中央新幹線片平非常口の工事道路整備の進捗状況等に関する説明会」の開催を告知していましたが、関係者が新型コロナ陽性者と判明したため急遽中止となりました。

説明資料は工事の段取りを記したもので、住民に理解を求めるよう内容ではありません。

川崎市内のリニア大深度工事中止に向け新百合ヶ丘駅で市民に訴えとチラシ配布



東京・神奈川連絡会は大昨年12月19日、新百合ヶ丘駅前デッキで、リニア新幹線の川崎市内の非常口・大深度トンネル工事中止を求め、市民に問題点の説明と「東京外環道の大深度トンネル工事による被害は、リニア工事にも同様の被害が起きる」という内容のチラシ配布を行いました。

東京外環道大深度工事の道路陥没の被害が大きく取り上げたことで、市民の関心は高く、チラシの配布も順調に進みました。チラシを受け取る際に「近くの人にも配りますから、10枚くらいください」と声をかける方もいました。

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO. 83

発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

天野達一(中原・高津) 090-3910-8173

山本太三雄(宮前) 090-8775-1879

矢沢美也(麻生・多摩) 090-6108-6568